

ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ
ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΤΑΘΜΟΥ ΜΕΤΡΟ "ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ"
ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Η ρύθμιση αφορά τη οργάνωση της στάθμευσης στην περιοχή γύρω απο το σταθμό μετρό "Ηλιούπολη", καθώς και ορισμένες επι μέρους κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που σχετίζονται με την καλύτερη οργάνωση της στάθμευσης.

Η περιοχή μελέτης περικλείεται απο τη λ. Βουλιαγμένης και τις οδούς Δωδεκανήσου και Πάτμου (όριο με το Δήμο Αλίμου), Κορυτσάς και Γρίβα Διγενή. Απο αυτές, στην περιοχή μελέτης εντάσσεται μόνο ο παράπλευρος της λ. Βουλιαγμένης.

Οι οδοί απο τις οποίες περιβάλλεται το οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης είναι μία δευτερεύουσα αρτηρία, η οδός Δωδεκανήσου, και οι τοπικές συλλεκτήριες Πάτμου, Κορυτσάς και παράπλευρος λ. Βουλιαγμένης. Οι υπόλοιπες οδοί της περιοχής μελέτης είναι τοπικές. Απο αυτές, οι Τζαβέλλα, Πρεμετής και Ιωαννίνων, λόγω μεγαλύτερου πλάτους και της θέσης τους κεντροβαρικά της περιοχής, μπορούν να θεωρηθούν ότι συμβάλλουν στην λειτουργία πρόσβασης σε συνδυασμό με τις συλλεκτήριες.

Κυρίαρχη χρήση γης, τόσο υφιστάμενη όσο και σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) είναι η είναι γενική κατοικία. Η ζώνη που εφάπτεται στη λ. Βουλιαγμένης, και η οποία περιλαμβάνει μέχρι και 1-2 οικοδομικά τετράγωνα εσωτερικά της περιοχής, έχει κεντρικές χρήσεις επιπέδου Δήμου. Οι χρήσεις αυτές είναι κατά κύριο λόγο εμπόριο και δευτερευόντως υπηρεσίες.

Η παρόδια στάθμευση γίνεται είτε μονόπλευρα, είτε αμφίπλευρα, ανάλογα με το πλάτος της κάθε οδού. Απαγόρευση στάθμευσης ισχύει αμφίπλευρα στο πρώτο τμήμα του παράπλευρου της λ. Βουλιαγμένης, απο Σουλίου μέχρι Ιωαννίνων, το οποίο είναι διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας.

Απο την περιοχή μελέτης διέρχεται η εγκεκριμένη γραμμή "Β" της Δημοτικής Συγκοινωνίας, "Μετρό Ηλιούπολη- Δημοτικό Στάδιο", η οποία λειτουργεί απο τις αρχές του 2019. Απο την αφετηρία στην οδό Πρεμετής κινείται μέσω Πρεμετής, Ιωαννίνων και παράπλευρου λ. Βουλιαγμένης προς την οδό Σουλίου, ενώ στην επιστροφή ακολουθεί τον παράπλευρο απο την Σουλίου μέχρι την αφετηρία στην οδό Πρεμετής. Στα τμήματα αυτά γίνονται στάσεις στην Ιωαννίνων στο ύψος της Κρήτης απο την αφετηρία και στον παράπλευρο στο ύψος της Ιωαννίνων και για τις δύο κατευθύνσεις.

Η ιδιαιτερότητα της περιοχής, η οποία καθιστά αναγκαία την αντιμετώπιση των προβλημάτων της παρόδιας στάθμευσης, είναι η λειτουργία του σταθμού μετρό "Ηλιούπολη". Η είσοδος του σταθμού απο την πλευρά του Αγ. Δημητρίου βρίσκεται επί της λ. Βουλιαγμένης, στο ύψος της οδού Κρήτης. Η λειτουργία του σταθμού επιβαρύνει το οδικό δίκτυο με στάθμευση μέσης και μακράς διάρκειας, απο τα οχήματα των μετεπιβιβαζόμενων στο μετρό. Αυτό μειώνει δραστικά τις θέσεις στάθμευσης για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών, αλλά επηρεάζει έντονα και τη δυνατότητα στάθμευσης των κατοίκων, καθώς διαχέεται στους τοπικούς δρόμους.

Για τον προσδιορισμό των λειτουργικών χαρακτηριστικών της στάθμευσης, έγιναν απογραφές της υποδομής και μετρήσεις των βασικών μεγεθών που απεικονίζουν την υπάρχουσα κατάσταση. Ειδικότερα, έγινε απογραφή των οδών, των διαστάσεων τους και των εισόδων- εξόδων χώρων στάθμευσης εκτός οδού. Επίσης έγιναν μετρήσεις συσσώρευσης στάθμευσης σε όλη την έκταση κατά τις νυκτερινές ώρες για την καταγραφή της στάθμευσης οχημάτων των κατοίκων και κατά τις ώρες αιχμής 12:00-14:00. Επίσης έγιναν μετρήσεις συσσώρευσης ανά μία ώρα για το διάστημα 07:00- 18:00 για επιλεγμένα αντιπροσωπευτικά τμήματα του οδικού δικτύου. Οι μετρήσεις έγιναν για μία τυπική καθημερινή, την Πέμπτη 6/12/2018 για τη συσσώρευση κατά την αιχμή και ανά ώρα, και τη νύκτα της Δευτέρας προς Τρίτη 5/2/2019 για τη νυκτερινή στάθμευση.

Τα στοιχεία υποδομής που απογράφηκαν απεικονίζονται στα σχέδια που συνοδεύουν την παρούσα. Οι αναλυτικοί πίνακες και τα διαγράμματα απο την επεξεργασία των μετρήσεων παρατίθενται στο παράρτημα. Η εικόνα της στάθμευσης στην περιοχή σύμφωνα με τα παραπάνω, συνοψίζεται στα εξής:

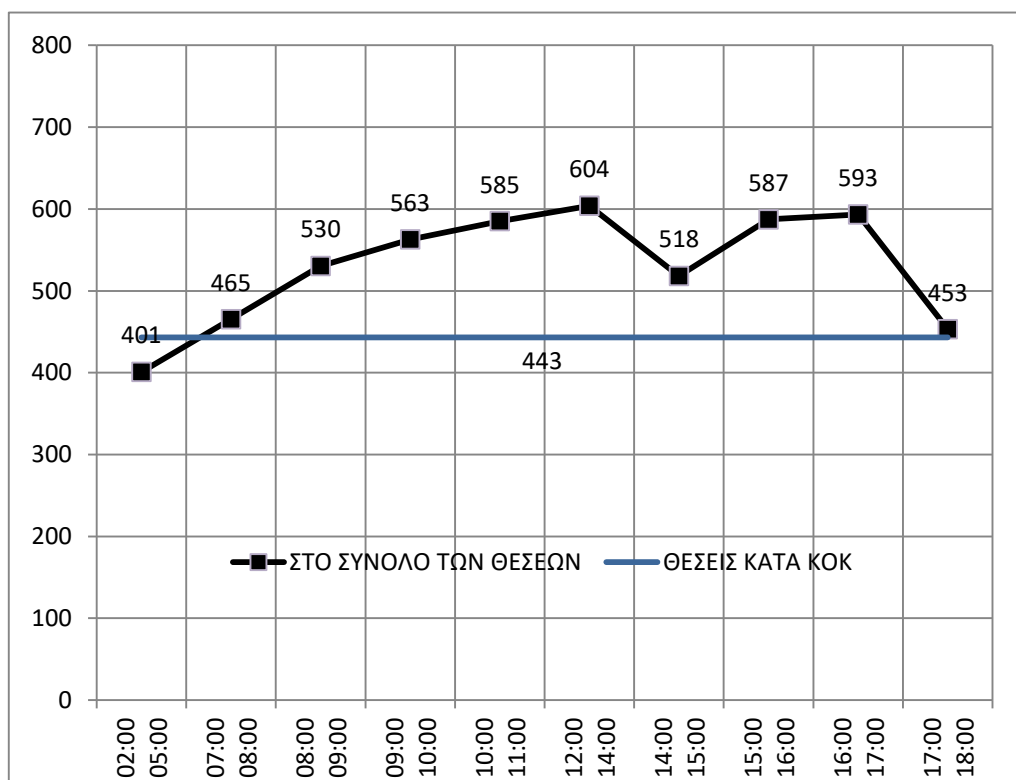
Σύμφωνα με το άρθρο 34 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, η στάθμευση απαγορεύεται σε αποστάσεις 5 μ. απο τις διαβάσεις πεζών, 12 μ. απο τις στάσεις λεωφορείων, 10 μ. απο το κάθετο οδόστρωμα κόμβων, 20 μ. απο φωτεινό σηματοδότη, 12 μ. απο πινακίδα P-2 (STOP), 5 μ. απο την τομή με την προέκταση της οικοδομικής γραμμής, εμπρός απο είσοδο θέσης στάθμευσης και απέναντι αν το πλάτος δεν επαρκεί.

Με βάση τα παραπάνω, οι συνολικές νόμιμες θέσεις στάθμευσης κατά τον ΚΟΚ στα όρια της περιοχής μελέτης, είναι 443. Ο αριθμός αυτός προκύπτει για θέσεις μήκους 5,0 μ. Στις συνθήκες στάθμευσης σε σειρά, χωρίς διαχωρισμό των θέσεων με διαγράμμιση, το πραγματικό μήκος που καταλαμβάνει το μέσο επιβατικό όχημα μπορεί να ληφθεί στα 4,5 μ. Κατά συνέπεια μία άλλη προσέγγιση για τον υφιστάμενο αριθμό των νόμιμων θέσεων κατά ΚΟΚ θα τις ανέβαζε στις 492.

Οι μετρήσεις συσσώρευσης κατά τις νυκτερινές ώρες κατέγραψαν 401 οχήματα, τα οποία απεικονίζουν το μέγεθος της παρόδιας στάθμευσης των μόνιμων κατοίκων, η οποία σε σχέση με τις προσφερόμενες νόμιμες θέσεις παρουσιάζει θετικό ισοζύγιο κατά 42 θέσεις, με συντελεστή κορεσμού 0,91.

Οι μετρήσεις συσσώρευσης κατά τις ώρες αιχμής 12:00--14:00 κατέγραψαν συνολικά 604 σταθμευμένα οχήματα. Απο αυτό προκύπτει αρνητικό ισοζύγιο στάθμευσης στην αιχμή κατά 161 θέσεις, ή συντελεστής κορεσμού 1,36.

Απο τις ωριαίες μετρήσεις, με αναγωγή στο σύνολο των οδών, προκύπτει η μεταβολή της συσσώρευσης στη διάρκεια της ημέρας. Αυτή η κατανομή φαίνεται στο επόμενο διάγραμμα:



Διάγραμμα 1: Στάθμευση κατοίκων (02:00-05:00) και Ωριαία Συσσώρευση Στάθμευσης, Σύνολο Περιοχής Μελέτης

Στο διάγραμμα φαίνεται κατ' αρχήν ο αριθμός των οχημάτων των κατοίκων, όπως καταγράφονται μεταξύ 02:00-05:00, τα οποία ανέρχονται σε 401.

Στη συνέχεια, παρατηρείται αύξηση ήδη από τις 07:00, οπότε αρχίζουν να καταγράφονται και οχήματα που κατά κύριο λόγο ανήκουν σε μετεπιβιβαζόμενους στο μετρό. Η συσσώρευση των οχημάτων αυξάνει σταθερά μέχρι τη μεσημβρινή αιχμή, οπότε καταγράφονται 604 οχήματα. Σε αυτά, εκτός από τους μετεπιβιβαζόμενους στο μετρό, εντάσσονται κατ' αρχήν οχήματα απασχολούμενων στην περιοχή μελέτης, και στη συνέχεια συναλασσόμενων με τις επιχειρήσεις. Παρατηρείται συνεπώς μία έντονη κατάληψη θέσεων, όχι αποκλειστικά από το ίδιο όχημα, καθώς και κυρίως σε ότι αφορά τους συναλασσόμενους υπάρχει εναλλαγή οχημάτων στις θέσεις στάθμευσης.

Στο μεσημβρινό διάστημα από 14:00 μέχρι 15:00 η κατάληψη θέσεων μειώνεται στις 518, με απελευθέρωση 86 θέσεων, καθώς ορισμένοι μετεπιβιβαζόμενοι στο μετρό και απασχολούμενοι αποχωρούν.

Στη συνέχεια, τις απογευματινές ώρες, από 15:00 μέχρι 17:00, καταγράφεται αύξηση στην κατάληψη θέσεων μέχρι τις 593. Αυτή η αύξηση, κατά 75 κατειλημμένες θέσεις, εκφράζει κατ' ελάχιστον τον αριθμό οχημάτων των κατοίκων της περιοχής μελέτης που επιστρέφουν, καθώς οι αποχωρήσεις εκτιμάται ότι συνεχίζονται.

Τέλος, από τις 17:00 μέχρι τις 18:00, σημειώνεται αποχώρηση 140 οχημάτων, τα οποία κατά κύριο λόγο εκτιμάται ότι ανήκουν τόσο σε απασχολούμενους στην περιοχή μελέτης, όσο και σε προερχόμενους από μετεπιβίβαση στο μετρό.

Η διευκόλυνση των κατοίκων της περιοχής μελέτης στην ανεύρεση θέσης στάθμευσης στην περιοχή κατοικίας τους αποτελεί τον κύριο στόχο της νέας ρύθμισης. Από τα στοιχεία των μετρήσεων προκύπτει ότι οι νόμιμες θέσεις στάθμευσης κατά ΚΟΚ στο σύνολο της περιοχής μελέτης επαρκούν για τη νυκτερινή στάθμευση. Έλλειψη νόμιμων θέσεων για στάθμευση των κατοίκων παρατηρείται στο διάστημα από 14:00 προς 16:00, οπότε η επιστροφή μερους των κατοίκων συνδυάζεται με συνέχιση της κατάληψης θέσεων από μετεπιβιβαζόμενους, απασχολούμενους και επισκέπτες.

Από τα αναλυτικά στοιχεία των μετρήσεων ανά όψη οικοδομικού τετραγώνου, που παρουσιάζονται στο παράρτημα, φαίνεται ότι αυτό επιτείνεται στα πλησιέστερα τμήματα προς το σταθμό του μετρό των κύριων δρόμων της περιοχής μελέτης, καθώς και στο πρώτο οικοδομικό τετράγωνο από τον παράπλευρο της λ. Βουλιαγμένης των κάθετων σε αυτήν τοπικών δρόμων κοντά στο σταθμό.

Για τη βελτίωση της διαχείρισης της στάθμευσης, με κύριο στόχο την αποκατάσταση της δυνατότητας εξυπηρέτησης των κατοίκων της περιοχής μελέτης απο τις παρόδιες θέσεις στάθμευσης, η οποία έχει διαταραχθεί λόγω της λειτουργίας του σταθμού μετρό, με την παρούσα ρυθμίζεται η διαχείριση των υφιστάμενων παρόδιων θέσεων στάθμευσης, με την καθιέρωση της αποκλειστικής στάθμευσης οχημάτων των μόνιμων κατοίκων σε σειρά οδών, σύμφωνα τα άρθρα 4 παρ. 1 και 3, 34 παρ. 14 και 52 παρ. 1 του ΚΟΚ (ν. 2696/1999)

Η παραπάνω ρύθμιση υλοποιείται με εγκατάσταση πινακίδων P-69 (χώρος ελεγχόμενης στάθμευσης) με την ένδειξη "ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΜΕ ΚΑΡΤΑ", απο την πλευρά ή τις πλευρές της οδού όπου επιτρέπεται η στάθμευση. Στην περίπτωση επιτρεπόμενης στάθμευσης απο τη μία πλευρά της οδού, στην απέναντι εγκαθίστανται πινακίδες P-39 (απαγορεύεται η στάθμευση). Επίσης, με διαγράμμιση μπλε χρώματος της λωρίδας στάθμευσης σε πλάτος 2,0 μ. παράλληλα προς το κράσπεδο και διαγράμμισης κάθετης προς το κράσπεδο στην αρχή και το πέρας του μήκους της επιτρεπόμενης στάθμευσης, τηρώντας τις προβλεπόμενες αποστάσεις στις διασταυρώσεις κατά ΚΟΚ. Στις εισόδους χώρων στάθμευσης εκτός οδού, η λωρίδα διακόπτεται για μήκος 5,0 μ., το οποίο διαγραμμίζεται με κίτρινη γραμμή παράλληλη προς το κράσπεδο κατά το άρ. 5 παρ. 5 (γ) του ΚΟΚ, και στα άκρα του εφαρμόζονται οι κάθετες διαγραμμίσεις αρχής και πέρατος της λωρίδας. Ταυτόχρονα, καταργούνται τοπικά ισχύουσες ρυθμίσεις εναλασσόμενης ανα μήνα πλευράς στάθμευσης, οι οποίες τεκμαίρονται απο σποραδικά υφιστάμενες πινακίδες P-41 ή P-42 (απαγορεύεται η στάθμευση επι της πλευράς της πινακίδας κατά τους μονούς/ ζυγούς μήνες), οι οποίες αποξηλώνονται.

Στις οδούς της περιοχής μελέτης όπου δεν εφαρμόζεται η αποκλειστική στάθμευση κατοίκων, οι νόμιμες θέσεις στάθμευσης διαγραμμίζονται με λευκή συνεχή γραμμή παράλληλα προς το κράσπεδο σε απόσταση 2,0 - 2,5 μ. απο αυτό ανάλογα με το συνολικό πλάτος της οδού και κάθετη προς το κράσπεδο στην αρχή και το πέρας του μήκους της επιτρεπόμενης στάθμευσης, τηρώντας τις προβλεπόμενες αποστάσεις στις διασταυρώσεις κατά ΚΟΚ. Αντίστοιχα με τα προηγούμενα διαγραμμίζονται οι είσοδοι χώρων στάθμευσης εκτός οδού κατά το άρ. 5 παρ. 5 (γ) του ΚΟΚ.

Στον παράπλευρο της λ. Βουλιαγμένης, απο Σουλίου μέχρι Ιωαννίνων, όπου η οδός είναι δύο κατευθύνσεων κυκλοφορίας και η στάθμευση απαγορεύεται αμφίπλευρα, γίνονται διαγραμμίσεις κίτρινου χρώματος παράλληλα προς το κράσπεδο κατά το άρ. 5 παρ. 5 (γ) του ΚΟΚ.

Διαγραμμίσεις κίτρινου χρώματος παρά το κράσπεδο κατά το άρ. 5 παρ. 5 (γ) του ΚΟΚ γίνονται και κατά το μήκος όπου απαγορεύεται η στάθμευση σύμφωνα με τον ΚΟΚ σε ορισμένες διασταυρώσεις απο τις οποίες διέρχεται η δημοτική συγκοινωνία, στο οδικό τμήμα εισόδου απο τη λ. Βουλιαγμένης προς τον παράπλευρο και εκατέρωθεν της διάβασης πεζών στον παράπλευρο, στο ύψος της οδού Πρεμετής. Η αφετηρία και οι στάσεις της δημοτικής συγκοινωνίας διαγραμμίζονται με κίτρινο χρώμα στα όρια των θέσεων της στάσης και με λοξή διαγράμμιση (ζέμπρα) στο εσωτερικό τους.

Οι οδοί στις οποίες εφαρμόζεται η αποκλειστική στάθμευση κατοίκων, είναι όλες οι τοπικές εσωτερικά της περιοχής μελέτης, με την εξαίρεση των συλλεκτηρίων και μέρους των τοπικών που εξυπηρετούν την πρόσβαση, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως. Οι οδοί αυτές και οι αντίστοιχες νόμιμες θέσεις στάθμευσης κατά μήκος τους είναι οι:

ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	
ΟΔΟΣ	ΘΕΣΕΙΣ
ΠΑΡ.ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ	103
ΤΖΑΒΕΛΛΑ	29
ΠΡΕΜΕΤΗΣ (ΜΕΧΡΙ ΜΠΟΤΣΑΡΑΙΩΝ)	20
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	41
ΣΥΝΟΛΟ	193

ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΚΑΤΟΙΚΩΝ	
ΟΔΟΣ	ΘΕΣΕΙΣ
ΣΠ.ΜΗΛΙΟΥ	32
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟΥ	20
ΧΕΙΜΑΡΡΑΣ	18
ΑΡΚΑΔΙΟΥ	18
ΛΑΚΩΝΙΑΣ	27
ΠΡΕΜΕΤΗΣ (ΑΠΟ ΜΠΟΤΣΑΡΑΙΩΝ)	25
ΣΟΛΩΜΟΥ	4
ΜΠΟΤΣΑΡΑΙΩΝ	14
ΚΡΗΤΗΣ	12
ΚΟΥΓΚΙ ΣΑΜΟΥΗΛ	11
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	10
ΠΙΝΔΟΥ	12
ΑΚΡΟΠΟΛΕΩΣ	15
ΠΑΡΘΕΝΩΝΟΣ	18
ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	14
ΣΥΝΟΛΟ	250

Η εξασφάλιση του παραπάνω αριθμού νόμιμων θέσεων στάθμευσης, αλλά και η βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας, τοπικά σε ορισμένα σημεία, επιβάλλει την ταυτόχρονη εφαρμογή ορισμένων επι μέρους νέων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων. Οι ρυθμίσεις αυτές είναι οι ακόλουθες:

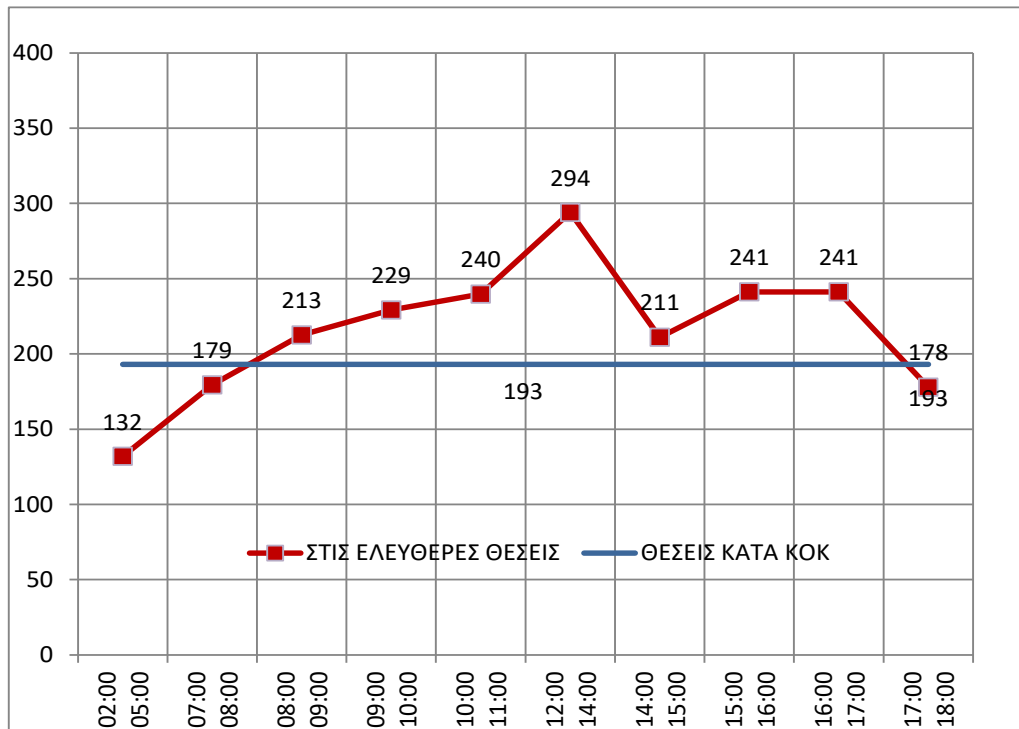
- Οδός Τζαβέλλα, απο Πάτμου μέχρι Πρεμετής: Μονοδρόμηση απο Πάτμου μέχρι και προς Πρεμετής, με πινακίδες P-7 (απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα) στις διασταυρώσεις και P-27 (απαγορεύεται η αριστερή στροφή) και P-28 (απαγορεύεται η δεξιά στροφή) στις προσβάσεις των κάθετων δρόμων ανάλογα με τη φορά κυκλοφορίας τους. Εξασφαλίζει την καλύτερη διεξαγωγή των κινήσεων και την αμφίπλευρη παρόδια στάθμευση, στην οδό πλάτους 8,0 μ. Οι καταργούμενες κινήσεις εξυπηρετούνται ευχερώς απο τις πρώτες παράλληλες, την παράπλευρη της λ. Βουλιαγμένης και την Κορυτσάς.
- Οδός Τζαβέλλα, απο Λακωνίας προς και μέχρι Κρήτης: Όριο ταχύτητας 20 χλμ/ώρα με πινακίδα P-32 (η μέγιστη ταχύτητα προσδιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό 20 χλμ./ώρα) και καθορισμός οδού ως κοινής χρήσης απο οχήματα και πεζούς με πινακίδα P-66 (οι διάφορες κατηγορίες χρηστών που απεικονίζουν τα αντίστοιχα σύμβολα επιτρέπεται να χρησιμοποιούν ταυτόχρονα τον ειδικό διάδρομο) με τα σύμβολα μηχανοκίνητων οχημάτων και πεζών. βελτιώνει την οδική ασφάλεια σε τμήματα οδού πλάτους 4,0 μ. μεταξύ οικοδομικών γραμμών, τα οποία στερούνται πεζοδρομίων.
- Οδός Σπύρου Μήλιου, στις διασταυρώσεις με την Τζαβέλλα και την Κορυτσάς: Παραχώρηση προτεραιότητας απο τους κινούμενους επι της Σπύρου Μήλιου στους κινούμενους στις Τζαβέλλα και Κορυτσάς, με κατάργηση των πινακίδων P-2 (υποχρεωτική διακοπή πορείας) που υπάρχουν στις Τζαβέλλα και Κορυτσάς, και εγκατάστασή τους στις προσβάσεις της Σπύρου Μήλιου προς τις παραπάνω οδούς. Εξασφαλίζει την ασφάλεια της κυκλοφορίας στις διασταυρώσεις, δίνοντας προτεραιότητα στους κινούμενους σε οδούς με κυκλοφορία πρόσβασης και μεγαλύτερο πλάτος οδοστρώματος, εκ των οποίων η μία διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας, έναντι τοπικής οδού, μονοδρόμου και μικρότερου πλάτους.
- Οδός Αρκαδίου, απο Σπύρου Μήλιου μέχρι Λακωνίας: Μονοδρόμηση απο Σπύρου Μήλιου μέχρι και προς Λακωνίας, με πινακίδες P-7 (απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα) στη συμβολή με την οδό Λακωνίας και P-28 (απαγορεύεται η δεξιά στροφή) στην πρόσβαση της Λακωνίας. Εξασφαλίζει την καλύτερη διεξαγωγή των κινήσεων και την μονόπλευρη παρόδια στάθμευση στην οδό πλάτους 5,5 μ. Η καταργούμενη κίνηση αφορά μόνο την πρόσβαση των παρόδιων και θα εξυπηρετηθεί ευχερώς με περιπορεία ενός οικοδομικού τετραγώνου.

Η ρύθμιση δεν περιλαμβάνει οδούς με χρονικό περιορισμό της στάθμευσης με καταβολή αντιτίμου. Με τον τρόπο αυτό, εξασφαλίζονται θέσεις για τα παραμένοντα οχήματα των κατοίκων και στις οδούς που η στάθμευση είναι ελεύθερη, ενώ κατά την επιστροφή των κατοίκων που έχουν αναχωρήσει εξασφαλίζονται θέσεις στάθμευσης για αυτούς, στις οδούς με αποκλειστική στάθμευση κατοίκων.

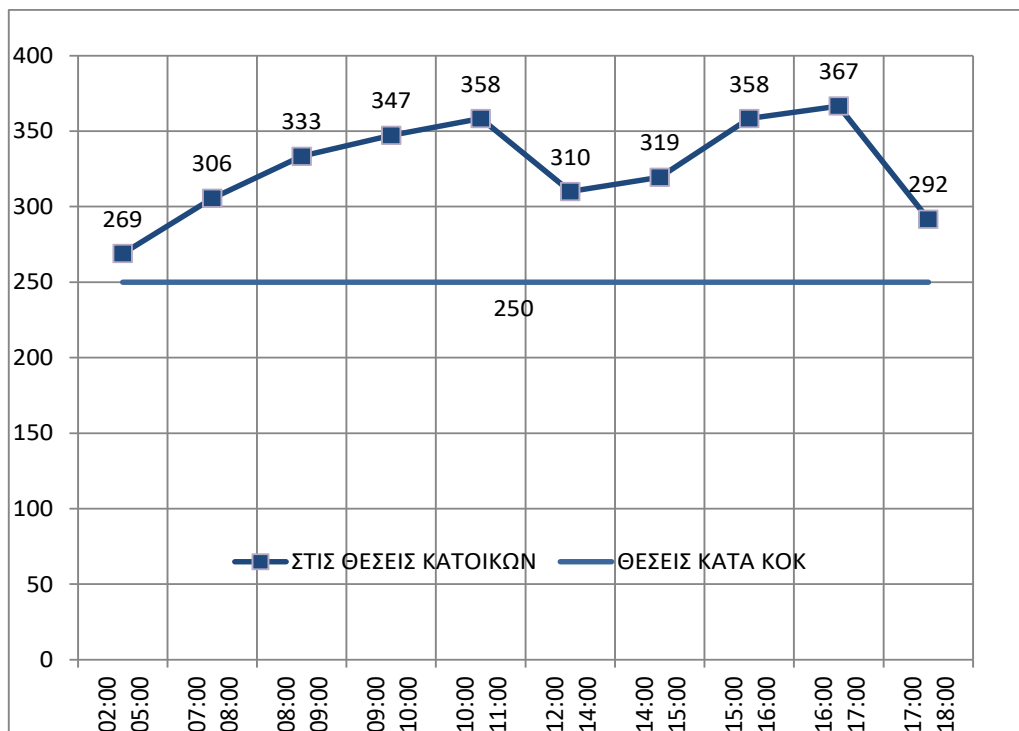
Με τα παραπάνω δεν διαφοροποιείται ο αριθμός και η διάταξη των νόμιμων θέσεων στάθμευσης στην περιοχή μελέτης. Αυτό που διαφοροποιείται είναι η διαχείριση των υπαρχουσών θέσεων.

Στα επόμενα διαγράμματα φαίνεται η συσσώρευση σύμφωνα με τις μετρήσεις της υφιστάμενης κατάστασης, διαφοροποιημένη ανάλογα με το καθεστώς στάθμευσης που θα ισχύσει με την εφαρμογή της ρύθμισης. Απο αυτά φαίνεται ότι στις οδούς

όπου το καθεστώς στάθμευσης παραμένει ελεύθερο η εναλλαγή είναι μεγαλύτερη, ενώ στις οδούς που θα εφαρμοστεί η αποκλειστική στάθμευση κατοίκων, η κατάληψη θέσεων όπως καταγράφηκε στις μετρήσεις είναι σε μεγαλύτερο βαθμό ανελαστική κατά τη διάρκεια των εργασιμων ωρών, μέχρι τις 17:00.



Διάγραμμα 2: Ωριαία Συσώρευση Στάθμευσης, Ελεύθερες Θέσεις Στάθμευσης



Διάγραμμα 3: Ωριαία Συσώρευση Στάθμευσης, Θέσεις Στάθμευσης Κατοίκων

Με την εφαρμογή της ρύθμισης, το μέρος της στάθμευσης στις τοπικές οδούς που αντιστοιχεί σε μετεπιβιβαζόμενους, απασχολούμενους και επισκέπτες θα μεταφερθεί στις συλλεκτήριες, και σε μεγάλο βαθμό, λόγω του περιορισμένου αριθμού των θέσεων θα αποτραπεί. Αυτό συνάδει με το σκοπό της ρύθμισης, καθώς είναι επιθυμητή τόσο η αποτροπή της στάθμευσης των μετεπιβιβαζομένων, όσο και η αποτροπή κατάληψης θέσεων από τους απασχολούμενους, οι οποίοι είναι επιθυμητό να εξωθηθούν στη χρήση άλλων μέσων.

Η περιοχή μελέτης θα αστυνομεύεται συστηματικά από τη Δημοτική Αστυνομία, με κάλυψη του συνόλου της περιοχής μελέτης ανά τακτά χρονικά διαστήματα, ώστε η ρύθμιση να μην καταστρατηγείται.

Στα σχέδια που συνοδεύουν την παρούσα έκθεση αποτυπώνεται τόσο η υφιστάμενη κατάσταση όσο και η προτεινόμενη κατάσταση (ροές κυκλοφορίας, οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση, πλάτη οδών και πεζοδρομίων).

Όλες οι οδοί που επηρεάζονται από τη ρύθμιση είναι τοπικές, αρμοδιότητας ΟΤΑ.

Από ορισμένες οδούς της περιοχής μελέτης διέρχεται λεωφορειακή γραμμή της δημοτικής συγκοινωνίας. Η ρύθμιση της στάθμευσης δεν αλλάζει το καθεστώς των νόμιμων θέσεων σε ότι αφορά τη διάταξή τους τους, οπότε δεν επηρεάζει τις υπηρεσίες οδικής μαζικής μεταφοράς, συνεπώς δεν απαιτείται σύμφωνη γνώμη του ΟΑΣΑ.

Οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (μονοδρομήσεις, παραχώρηση προτεραιότητας) γίνονται σε δρόμους από τους οποίους δεν διέρχονται γραμμές δημόσιας συγκοινωνίας, συνεπώς δεν επηρεάζουν τις υπηρεσίες οδικής μαζικής μεταφοράς και για το λόγο αυτό δεν απαιτείται σύμφωνη γνώμη του ΟΑΣΑ.

Ο ΣΥΝΤΑΞΑΣ

Ιωάννης Νικολαΐδης
Τοπογράφος Μηχανικός-
Συγκοινωνιολόγος
Επιστημονικός Συνεργάτης

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ (ΑΠΟΦ. Δ.Σ. 47/2005, 146/2006)
ΣΧΕΔΙΟ Β Π-1β- ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ- ΔΕΚ 2005

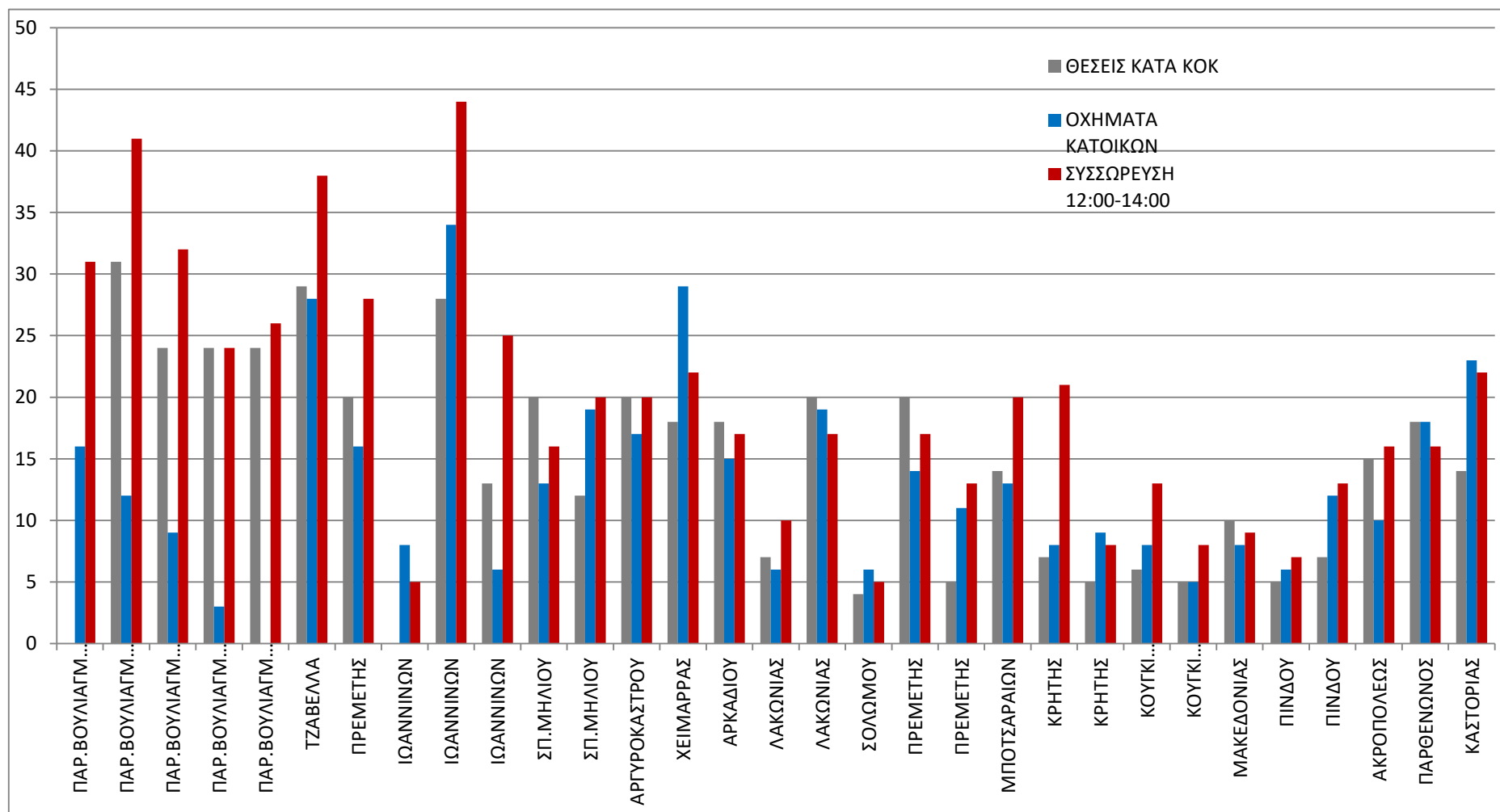


	Αδιάναικτη Οδός
	Σκαλοπάτια
	Υφιστάμενος Πεζόδρομος
	Προτεινόμενος Πεζόδρομος
	Υφιστάμενη Οδός Ήπιας Κυκλοφορίας
	Προτεινόμενη Οδός Ήπιας Κυκλοφορίας
	Προτεινόμενες Διαπτάσεις Πεζοδρομίων
	Υφιστάμενος Φωτεινός Σηματοδότης
	Προτεινόμενος Φωτεινός Σηματοδότης
	Υφιστάμενος Σταθμός ΜΕΤΡΟ
	Μελλοντικός Σταθμός ΜΕΤΡΟ
	Στεγασμένος Σταθμός Αυτοκινήτων
	Πρωτεύουσα αρτηρία
	Δευτερεύουσα αρτηρία
	Βασική συλλεκτρία
	Τοπική συλλεκτρία

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΔΗΜΟΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ		
ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΤΑΣΜΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ Β' ΦΑΣΗ : ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ		
Σχέδιο: ΠΡΟΤΑΣΗ ΒΡΑΧΥΠΡΩΘΕΣΜΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ		
Ανάδοχος: ΦΑΝΑΡΑΣ Κ. - ΓΑΪΤΑΝΑΡΟΣ Π. & ΣΥΝ. Ε.Ε. Ειδικός Συνεργάτης: ΜΙΧ. Σ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ	Ομάδα Μελέτης: ΦΑΝΑΡΑΣ Κ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ Μ. ΠΑΤΑΒΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Π. ΡΟΔΑΚΗΣ Α. ΛΥΜΠΕΡΙΔΟΥ Ε.	• ΤΟΠ. ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ • ΠΟΛ. ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ – ΣΥΓΓΡΟΝ • ΤΟΠ. ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ • ΠΟΛ. ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ – ΣΥΓΓΡΟΝ - ΣΧΕΔΙΑΣΤΡΙΑ
Υπογραφές – Θεωρήσεις:		
Κλίμακα	Αριθμός Σχεδίου	Χρονολογία
1:4.000	Β_Π - 1β	Δεκ. 2005

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΣΥΣΣΩΡΕΥΣΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (ΠΕΜΠΤΗ 6/12/2018 & ΤΡΙΤΗ 5/2/2019)

ΟΔΟΣ	ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΚΟΚ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΚΑΤΟΙΚΩΝ	ΣΥΣΣΩΡΕΥΣΗ 12:00-14:00	ΙΣΟΖΥΓΙΟ	ΚΟΡΕΣΜΟΣ
ΠΑΡ.ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ	0	16	31	-31	
ΠΑΡ.ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ	31	12	41	-10	1,32
ΠΑΡ.ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ	24	9	32	-8	1,33
ΠΑΡ.ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ	24	3	24	0	1,00
ΠΑΡ.ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ	24	0	26	-2	1,08
ΤΖΑΒΕΛΛΑ	29	28	38	-9	1,31
ΠΡΕΜΕΤΗΣ	20	16	28	-8	1,40
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	0	8	5	-5	
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	28	34	44	-16	1,57
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	13	6	25	-12	1,92
ΣΠ.ΜΗΛΙΟΥ	20	13	16	4	0,80
ΣΠ.ΜΗΛΙΟΥ	12	19	20	-8	1,67
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟΥ	20	17	20	0	1,00
ΧΕΙΜΑΡΡΑΣ	18	29	22	-4	1,22
ΑΡΚΑΔΙΟΥ	18	15	17	1	0,94
ΛΑΚΩΝΙΑΣ	7	6	10	-3	1,43
ΛΑΚΩΝΙΑΣ	20	19	17	3	0,85
ΣΟΛΩΜΟΥ	4	6	5	-1	1,25
ΠΡΕΜΕΤΗΣ	20	14	17	3	0,85
ΠΡΕΜΕΤΗΣ	5	11	13	-8	2,60
ΜΠΟΤΣΑΡΑΙΩΝ	14	13	20	-6	1,43
ΚΡΗΤΗΣ	7	8	21	-14	3,00
ΚΡΗΤΗΣ	5	9	8	-3	1,60
ΚΟΥΓΚΙ ΣΑΜΟΥΗΛ	6	8	13	-7	2,17
ΚΟΥΓΚΙ ΣΑΜΟΥΗΛ	5	5	8	-3	1,60
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	10	8	9	1	0,90
ΠΙΝΔΟΥ	5	6	7	-2	1,40
ΠΙΝΔΟΥ	7	12	13	-6	1,86
ΑΚΡΟΠΟΛΕΩΣ	15	10	16	-1	1,07
ΠΑΡΘΕΝΩΝΟΣ	18	18	16	2	0,89
ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	14	23	22	-8	1,57
ΣΥΝΟΛΟ	443	401	604	-161	1,36



ΟΔΟΣ	ΑΠΟ-ΠΡΟΣ	ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΚΟΚ	02:00 05:00	07:00 08:00	08:00 09:00	09:00 10:00	10:00 11:00	12:00 14:00	14:00 15:00	15:00 16:00	16:00 17:00	17:00 18:00
ΠΑΡ.ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ-ΚΟΥΓΚΙ ΣΑΜΟΥΗΛ	31	12	17	35	32	33	41	29	32	33	16
ΠΑΡ.ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ	ΚΟΥΓΚΙ ΣΑΜΟΥΗΛ-ΠΡΕΜΕΤΗΣ	24	9	23	25	28	32	32	30	33	33	26
ΠΑΡ.ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ	ΠΡΕΜΕΤΗΣ-ΛΑΚΩΝΙΑΣ	24	3	26	21	20	19	24	16	17	17	19
ΤΖΑΒΕΛΛΑ	ΠΑΤΜΟΥ-ΛΑΚΩΝΙΑΣ	29	28	24	30	34	37	38	33	41	41	26
ΠΡΕΜΕΤΗΣ	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ-ΜΠΟΤΣΑΡΑΙΩΝ	20	16	25	27	31	33	28	28	31	31	28
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΛΑΚΩΝΙΑΣ-ΠΡΕΜΕΤΗΣ (ΠΕΖ/ΜΟΣ)	0	8	4	3	7	5	5	4	6	5	3
ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΤΖΑΒΕΛΛΑ-ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ	7	6	11	12	13	12	10	12	8	8	10
ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΚΟΡΥΤΣΑΣ-ΤΖΑΒΕΛΛΑ	20	19	20	20	19	21	17	19	23	17	19
ΠΡΕΜΕΤΗΣ	ΜΠΟΤΣΑΡΑΙΩΝ-ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	20	14	17	20	21	23	17	20	23	25	21
ΠΡΕΜΕΤΗΣ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ-ΚΟΡΥΤΣΑΣ	5	11	11	10	13	11	13	6	12	12	5
ΚΡΗΤΗΣ	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ-ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	7	8	13	17	18	16	21	14	17	17	12
ΚΡΗΤΗΣ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ-ΚΟΡΥΤΣΑΣ	5	9	8	9	8	8	8	8	8	8	10
ΚΟΥΓΚΙ ΣΑΜΟΥΗΛ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ-ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ	6	8	8	12	12	12	13	13	11	14	8
ΚΟΥΓΚΙ ΣΑΜΟΥΗΛ	ΚΟΡΥΤΣΑΣ-ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	5	5	6	6	8	9	8	9	9	10	5
ΑΚΡΟΠΟΛΕΩΣ	ΚΟΡΥΤΣΑΣ-ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	15	10	16	14	13	17	16	14	18	21	15

